迈向汽车强国——对《汽车工业中长期发展规划》的几点建议

赵英

中国社会科学院工业经济研究所 北京 100044

作者简介：赵英(ORCID： 0000-0001-8609-5685)，中国社会科学院工业经济研究所，研究员，博士，中国发展战略学研究会企业战略专业委员会，E-mail：zhaoyingzzz@163.com

摘要：[目的/意义]《汽车工业中长期发展规划》的出台后，我国汽车行业面对新的发展机遇，同时，行业内部也产生了新的发展挑战，传统行业面临洗牌和产业的重新定位。本文试对行业的薄弱点和将来的发展方向做探讨。

[方法/过程]通过对汽车生产工业、整装品牌、行业规范、绿色发展的等薄弱环节的探讨和分析，对将来的汽车行业品牌化和自主化进行了可行性分析。

[结果/结论]在政府政策、产业聚集、服务业发展等方向展开了论证，并结合笔者观点提出了建议。

关键词：长期发展　　战略规划　　汽车产业

分类号：F426

近日，我国汽车工业企业家和专家学者期盼的《汽车工业中长期发展规划》（以下简称规划）正式发布了[1]。该规划由工业和信息化部、国家发展改革委、科技部联合制定[2]。毋庸置疑，它是在未 10 年引领我国从汽车大国向汽车强国发展的纲领性文件。必将有效指导我国汽车工业迎接世界科技术革命的挑战，实现我国汽车工业的成功转型和快速发展。为了切实达成此目的，笔者对规划谈几点粗浅看法。

1　规划具有的重要指导意义

1.1 规划具有鲜明的针对性

当前，世界汽车工业以新能源汽车和智能网联为主要内容的技术革命如火如荼，涌现出百年一遇的热潮。为了迎接这奔涌而来的世界技术革命大潮，不仅要使我国汽车工业敢于成为“勇立潮头的弄潮儿”，而且要较好把握机遇，加速实现我国汽车工业的快速发展。特别是，在这技术革命大潮中，必须加强顶层设计，认真解决好许多必须由政府出面，予以引导，给予援助，加强扶植的诸多问题。

为此，我国在去年底、今年初各个产业陆续制定行业“十三五”发展规划之后，政府推出了**《汽车产业中长期发展规划》**。请注意，是中长期规划。就是说，我国为了有效应对技术革命带来的挑战，只有三部委联合行动，从中长期思考问题，统筹规划，配置资源，调配力量，攻坚克难，扎实前行，才有可能实现我国汽车产业的重大升级和跨越。

1.2 规划依据推动我国由汽车工业大国向汽车工业强国转变而制定

在“十三五”及其后一段时间里，我国汽车工业的主要战略目标是由大变强。规划明确指出：“力争经过十年持续努力，迈入世界汽车强国行列。” 规划在总体目标下提出了具体战略目标：关键技术取得重大突破。全产业链实现安全可控。此外，规划还确定了既反映了当前中国汽车工业急需努力之处，也反映了成为汽车强国必须跨越的门槛。同时，又是对汽车工业在新技术革命大潮中如何发展的 5 个

战略目标：中国品牌汽车全面发展；新型产业生态基本形成；国际发展能力明显提升；绿色发展水平大幅提高。

1.3 规划对汽车工业转型、发展的指导思想做出了概括阐述

“创新驱动、重点突破。协同发展、合作共赢。市场主导、政府引导。开放包容、竞合发展。”这四条原则是政府针对汽车工业目前的发展状况以及国际、国内环境提出的，对于在技术革命中制定汽车工业产业政策，引导技术创新，进一步改革开放，都具有指导意义。

1.4 规划对如何实现由汽车大国向汽车强国的转变提出了具体的技术路径

规划全面考虑了未来技术革命可能产生的巨大变化，对未来可能遇到的挑战，提出了具体的技术路径。规划有许多新的观点和提法。例如，首次提出了智能网联汽车的推进步骤：“到 2020 年，汽车 DA(驾驶辅助)、PA(部分自动驾驶)、CA(有条件自动驾驶)系统新车装配率超过 50%，网联式驾驶辅助系统装配率达到 10%，满足智慧交通城市建设需求。到 2025 年，汽车 DA、PA、CA 新车装配率达 80%，其中 PA、CA 级新车装配率达 25%，高度和完全自动驾驶汽车开始进入市场。”我想这是值得我国汽车工业乃至全球汽车工业予以高度关注的。

2 实现规划面临的挑战

我国汽车工业要在 10 年左右时间里实现规划制定的目标，面临着严峻挑战[3]，与发达国家汽车工业相比较，我国汽车工业还存在诸多的弱点和不足：

2.1 关键技术和关键零部件仍然薄弱

在传统汽车领域，我国汽车企业及科研单位近来在发动机、变速箱等关键技术、关键零部件方面取得了可喜的突破，但是与发达国家先进水平相比仍然存在较大差距。在新能源技术领域，我国汽车工业及相关行业在电池、电机及电控系统方面取得了很大进步，但是与美、欧、日汽车企业相关产品相比仍存在较大差距。在动力电池方面差距尤其明显。与日韩动力电池相比，我国的产品成本高、能量密度低、生产工艺和自动化水平落后，一致性保障能力差。在下一代先进电池系统和材料开发方面，与国际先进水平相比差距明显。在燃料电池产业化方面与国际水平差距较大。目前中国汽车工业还没有一家具有全球影响力的企业。

2.2 全产业链安全可控较差

由于关键技术和关键零部件比较薄弱，因此导致汽车工业在传统汽车开发，新能源汽车开发时，缺乏全产业链安全可控能力。在传统汽车领域，近年来出现了可喜变化，自主开发的轿车陆续登场，并且取得了不俗的成绩，开始向中端轿车市场冲击。但是，这些成就的取得，很大程度上是借助外国汽车设计开发公司或外国专家的能力。在整车设计、调校方面，中国汽车企业仍然缺乏核心竞争力。在新能源汽车领域，某些关键零部件、原材料仍然依赖跨国公司。有些新技术掌握了，但产业化迟滞，导致近年来产业化进程中实际装车的电池等零部件还是大量使用外资企业提供的产品。

2.3 中国品牌有待全面突破

诚如规划所指出的“中国品牌迅速成长，国际化发展能力逐步提升。特别是近年来在商用车和运动型多用途乘用车等细分市场形成了一定的竞争优势”。我国汽车品牌在某些领域开始显露出一定国际竞争力，但是在轿车，尤其是中高档轿车领域仍处于艰难突破阶段，实现品牌突破任重道远。即便在国内市场上，我国自主开发的轿车产品，要获得美誉度，仍要付出巨大努力。

2.4 新型产业生态有待形成

新技术革命背景下，汽车产业生态重组、形成，是一个巨变过程，是一个产业链条重新充实、调整的过程。在这一巨变过程中，不仅汽车工业要及时做出回应，相关产业也要协同动作，才能占据竞争制高点。从我国目前情况看，在汽车产业之外的技术创新部分、活跃而凌乱，缺乏协同。以技术标准为例，在新能源汽车领域、智能网联领域，都存在着“九龙治水”，行业分割的现象。例如，由于存在着互不协调、政策衔接不够的问题，新能源汽车的电池退役后再利用，至今进展缓慢。能否及时推动这方面的工作，已经成为影响新能源汽车发展的关键问题。

2.5 国际发展能力薄弱

我国整车出口，自 100 万辆的峰值回落后，至今没有突破。这充分显示了我国汽车企业国际竞争力薄弱的问题。当然，近年来我国汽车企业对外投资建厂有较大进展，但这些企业很大程度上是为了绕过关税壁垒，在国外建设的 CKD 组装厂。汽车工业发展的历史表明，凡

是汽车工业强国，必然是汽车出口大国；凡是全球性汽车企业必然是全球布局、全球销售。我国汽车工业在这方面仍然任重道远。

2.6 绿色发展水平有待提高

我国汽车工业近年来在绿色发展，注重环境友好方面取得了不俗的进展。在生产过程中，节能减排进展迅速。但是，在旧汽车产品及零部件的回收利用方面进展不大。在新能源汽车领域，回收利用旧产品刚开始规划。

笔者提出以上几方面存在的问题，是与规划中提出的奋斗目标一、一对应的，可见规划抓住了未来汽车工业努力的主要方向。

3 对实现规划提出几点建议

3.1 要加强政府部门间的政策协调

汽车工业中正在发生的技术革命，大大超越了原来汽车工业的范围，因此对汽车工业政策制定也需要跨部门协调。例如，现在有关部门正在酝酿推出的《企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理暂行办法》《新能源汽车碳配额管理办法》，关系到新能源汽车发展大局，如何具体落实，需要跨部门紧密协调。再如，智能网联汽车的实验与推广，涉及面更广，更加需要跨部门协调。

3.2 政府政策既要切实有力，又要适度宽松，及时调整

汽车工业新技术革命方兴未艾，是一个相当长的过程。这一过程在 10 年内难以结束。在这一过程中，技术变革层出不穷，技术路径尚不明确。这就需要政府在制定政策时，尽量集中于已看到明确趋势

的公共领域，不过多、过深地介入市场进程。例如，目前何种新能源汽车将成为未来汽车主流，笔者认为尚不清楚。这就需要政府政策有充分的灵活性，根据技术、市场变化及时调整。政府要给市场留出足够的“试错空间”，“创新空间”，允许不同技术路径，不同技术创新成果在市场上进行检验[1]。

3.3 要引导和鼓励形成新的产业集聚

新能源汽车、智能网联汽车的生产、运营，除了原来汽车产业范围内的企业外，还需要其他产业中相关企业的紧密合作，因此形成新的产业集聚非常重要。新的产业集聚形成，政府可以引导，但要以企业为主。新的产业集聚形态，可能区别于传统的汽车产业形态，很可能是虚拟空间与实体空间结合；网上与网下结合。

3.4 要更加重视汽车关键零部件的发展

规划给予汽车零部件行业高度的关注。在新技术革命中，汽车零部件行业面临着急剧变化，最大变化是，诸多关键零部件、技术及原材料的主要提供者是汽车产业之外的企业。汽车工业面临着重组和巨变。规划提出：推进全产业链协同高效发展。构建新型“整车-零部件”合作关系，探索和优化产业技术创新联盟成本共担、利益共享合作机制，鼓励整车骨干企业与优势零部件企业在研发、采购等层面的深度合作，建立安全可控的关键零部件配套体系。提出新型“整车-零部件”合作关系，反映出政府对新技术革命的深刻认识和理解。

规划提出“全产业链实现安全可控。突破车用传感器、车载芯片等先进汽车电子以及轻量化新材料、高端制造装备等产业链短板，培

育具有国际竞争力的零部件供应商，形成从零部件到整车的完整产业体系。”全产业链可控，突出了核心汽车零部件的重要性，指出了中国成为汽车工业强国必须跨越的门槛，同时强调了作为汽车强国应该具有的产业安全体系。

笔者想强调的是，中国汽车工业发展历史上曾不止一次强调汽车零部件行业的重要性，但都缺乏具体措施予以落实。汽车零部件发展严重滞后于整车，成为我国汽车工业发展中的难题。在汽车新技术革命中，如果不能解决这一问题，汽车工业由大变强就难以实现。希望这次规划能够推动出台有关政策措施，真正予以落实。

在规划中，对如何组织零部件的科技攻关讲的比较多，缺乏在财政税收方面的经济鼓励和保障措施，应当在这方面予以加强。

3.5 要重视汽车服务业的发展

新能源汽车、智能网联汽车必然催生出新的汽车服务业态，新的汽车服务业态在很大程度上决定着产业转型的成败。例如，电动车分时租赁，就为本土汽车企业提供了某种竞争优势。因此，在推动汽车工业转型发展时，一定要关注汽车服务业的同步转型与发展，鼓励新业态的出现。

3.6 有序放开合资股比，进一步深化对外开放，加速处理“僵尸”企业

规划提出“完善内外资投资管理制度，有序放开合资企业股比限制。”这是一个经过细心斟酌的，稳妥的提法，既对放开股比的呼声做出了呼应，顺应了规划中提出的国际化经营的要求，又根据国情和

汽车工业情况予以操作。放开股比，不能简单地一放了之，而是根据需要有序放开。所谓“有序”，笔者理解，就是根据汽车工业状态，有步骤，有区别，有战略地放开 [2]。例如，笔者一再呼吁，应当在推动混合所有制改革时，首先向国内民营资本开放国有企业股比。股比放开，首先应当体现在内资企业之间，体现在国有企业与国有企业之间；国有企业与股份制企业之间；国有企业与民营企业之间。目前，应当制定相关政策，加速推进放开股比的进程。需要强调的是，不同企业有自己的战略、利益考虑，政府不能越俎代庖[3]。

政府要加速处理“僵尸”企业，以促进汽车产业组织结构调整。在新能源汽车领域，不易在提倡建设合资企业，要防止在新能源汽车发展过程中再度出现合资热。

Moving Towards the Great Power in the Automobile Industry

—Some Suggestions on the *Medium and Long-term Development Plan of the Automobile Industry*

Zhao Ying

Institute of Industrial Economics, Chinese Academy of Social Sciences, Beijing 100044

Abstract: [Purpose/significance] After the promulgation of the *Medium and Long-term Development Plan of the Automobile Industry*, the automobile industry in China faces new development opportunities. At the same time, the industry also has a new development challenge, and the traditional industry faces reshuffle and repositioning. This paper tries to discuss the weakness of the industry and the future development direction. **[Method/process]** Through the discussion and the analysis of the weaknesses in the automobile manufacturing industry, the monoblock brand, industry standards and the green development, this paper took a feasible analysis on building the brand and autonomy of the future automotive industry.**[Result/conclusion]** In terms of the government policy, the industry cluster and the service industry development, this paper puts forward some suggestions.

Keywords: long-term development strategic planning automobile industry

收稿日期：2017-11-17　　修回日期：2017-12-15　　本文责任编辑：唐果媛

参考文献：

[1] 中国科技网三部委. 汽车产业中长期发展规划[EB/OL]. [2017-04-16]. http: / /www.stdaily.cn.
[2] 中华人民共和国国务院. 关于印发《汽车产业中长期发展规划》的通知[EB/OL]. [2017-04-25]. http://www.miit.gov.cn/n1146290/n4388791/c5600433/content.html.
[3] 浙江在线. 中国迈向汽车强国还有哪些软肋[EB/OL]. [2017-05-31]. http://auto.zjol.com.